Eigenthum, Druck und Verlag von R. Graßmann.
Redaktion und Expedition Kirchplatz 3.
Annahme von Inseraten Schulzenstraße 9 und Kirchplatz 3.

Abonnement für Stettin monatlich 50 Pfg., mit Trägerlohn 70 Pfg.
auf der Post vierteljährlich 2 Mk., mit Landbriefträgergeld 2 M. 50 Pf.
Inserate die Petitzeile 15 Pfennige.

Stettiner Zeitung.

Morgen-Ausgabe. Sonnabend, den 1. August 1885. Nr. 353.

Berlin, 31. Juli. Bei der heute begonnenen Ziehung der 4. Klasse 172. preußischer Klassen-Lotterie fielen:

1 Gewinn zu 30,000 Mk. auf Nr. 49494.
1 Gewinn zu 15 000 Mk. auf Nr. 91153.
4 Gewinne zu 6000 Mk. auf Nr. 1523 34572 45481 77111.

42 Gewinne zu 3000 Mk. auf Nr. 298 499 3682 10599 12024 12572 18864 20157 20659 20849 21106 22392 26583 27133 32854 37683 38190 39386 39931 45918 46960 49821 52868 53531 54513 54812 55588 68502 68638 73306 77783 79027 79964 82676 83036 87346 87642 89743 90670 91010 91924 92154.

39 Gewinne zu 1500 Mk. auf Nr. 825 1258 2629 3988 5975 8272 8995 11074 16242 19425 20503 21153 26667 27746 27813 28290 32857 34395 35784 38197 43034 43506 49171 55116 59525 61692 62478 71399 76045 79150 79192 81165 82497 86351 91740 93873 93945 94337 94484.

66 Gewinne zu 550 Mk. auf Nr. 434 818 959 1890 3483 4106 4520 5756 6236 6645 7738 8771 9836 9968 13056 15017 15788 16911 18264 21176 25098 25685 29226 29363 29557 33057 33330 33996 34067 38064 38333 38437 39140 39610 39957 40826 41693 41871 42045 43351 47840 48075 57255 58163 58655 59587 60127 60804 61078 61681 65671 66830 67476 68338 69498 71011 71698 72329 81061 82927 84787 86009 89606 90966 92933 93955.

Deutschland.

Berlin, 31. Juli. Während es unter den evangelischen Militärgeistlichen, außer den Divisions- und Garnisonpfarrern, auch Oberpfarrer giebt, werden für die katholische Militärseelsorge Oberpfarrer nicht ernannt. Seitdem die Stelle eines katholischen Feldpropstes des preußischen Heeres unbesetzt ist, zählt die katholische Militärgeistlichkeit noch 40 Divisions- und Garnisonpfarrer, dagegen die evangelische Militärgeistlichkeit einen Feldpropst, 12 Oberpfarrer, 57 Divisions- und Garnisonpfarrer. Daneben sind in der evangelischen wie katholischen Militärseelsorge noch Zivilgeistliche gegen eine entsprechende Remuneration beschäftigt. Wenn nun die „Wes.-Ztg." kürzlich meldete, daß man katholischerseits die Einführung des Instituts der militärischen Oberpfarrer erstrebe und daß bereits als Kandidat für die Stelle eines katholischen Oberpfarrers der Divisionspfarrer Stuckmann bezeichnet werde, so wird man gut thun, schreibt die „Voss. Ztg.", dies mit aller Vorsicht aufzunehmen. Als während der letzten Reichstagssession bei der Berathung des Etats der Militärverwaltung der Abg. Letocha (Zentrum) den Antrag gestellt hatte, das Gehalt von sechs katholischen Militärgeistlichen so weit zu erhöhen, daß dasselbe dem Gehalt der evangelischen Oberpfarrer gleichkomme, erklärte der Kriegsminister, daß er zwar gern bereit sei, Parität walten zu lassen, daß er aber die katholischen Geistlichen dem militärischen Range und Gehalte nach den evangelischen Oberpfarrern nicht gleichstellen könne, weil die katholische Kirche Oberpfarrer nicht kenne und die Schaffung von Oberpfarrern nicht in das katholische hierarchische System passe. Wie verlautet, läge diese Gleichstellung um so weniger in der Absicht, als die Ausgaben für die katholische Militärseelsorge relativ höher sind, als für die evangelische und als bereits in dem Militäretat pro 1881—82 der zu Remunerationen an Militärgeistliche bestimmte Fonds erhöht wurde, um den älteren Militärpfarrern katholischer Konfession zum Ausgleich der Nachtheile, welche ihnen durch die mangelnde Weiterbeförderung zum Oberpfarrer gegenüber ihren evangelischen Amtsgenossen erwachsen, Zuwendungen zu machen.

Berlin, 31. Juli. Zu dem nach der „Kölnischen Zeitung" auch von uns reproduzirten Artikel, in welchem getadelt wurde, daß bei dem Bau der sechs neuen Dampfer des Norddeutschen Lloyd für die neuen subventionirten Linien nicht die Verwendung deutschen Materials sichergestellt sei und daß der Lloyd die 3 Schnelldampfer für die amerikanische Fahrt in England bauen lasse, bemerkt die „Weser-Zeitung" Folgendes:

„Wenn die „Köln. Ztg.", wie wir uns kaum denken können, obwohl es dem Wortlaute nach so scheint, dem Gedanken Raum giebt, daß bei der Ausführung der Neubauten für die neuen Linien nicht dem Gesetze gemäß verfahren werde, so befindet sie sich in einem Irrthum. Das Gesetz schreibt vor, daß die Dampfer in Deutschland zu bauen sind: „Vulkan" baut sie; ferner daß thunlichst deutsches Material zur Verwendung komme: hierfür hat der „Vulkan" Sorge zu tragen, und daß er diese Verpflichtung nicht erfülle, daß er bei gleichen Preisen fremdes Material bevorzuge, dürfte doch auch die „Köln. Ztg." nicht behaupten wollen. Auf einem Irrthum beruht es ferner, wenn die „Köln. Ztg." sagt, dem „Vulkan" seien nur drei mittlere und drei kleinere Dampfer übertragen. Die drei Dampfer für Ostasien sind keine mittleren, sondern sehr große Schiffe; sie sind nur wenig kleiner als der Typus der „Elbe". Die Verpflichtung für den Lloyd, diese sechs Schiffe auf deutschen Werften bauen zu lassen, zwingt ihn schon zu einer Mehrausgabe von 15 Prozent gegenüber den Preisen, die von englischen Werften gefordert wurden. Man sollte denken, daß dies Opfer — nahezu $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark — genüge und daß nun nicht auch noch der „Vulkan" gezwungen werden müßte, auch seinerseits den deutschen Eisenwerken einen höheren Preis zu bezahlen, als wozu das erforderliche Material im Auslande zu haben ist. Die deutschen Eisenwerke können, wie mannigfache Lieferungen beweisen (die Ausfuhr von Halb- und Ganzfabrikaten von Eisen ist 18 Mal größer als die Einfuhr und erreicht einen Werth von Hunderten von Millionen), auf dem internationalen Markte sehr gut konkurriren; bekanntlich verkaufen sie dort billiger als im Inlande. Wenn sie sich also in der Konkurrenz um die Lieferungen für den „Vulkan" die Aufträge entgehen lassen, so ist das allein ihre Sache.

Im Vorgesagten liegt schon die Erklärung, weshalb der Lloyd die drei neuen Schnelldampfer nach England in Auftrag geben mußte. Dieselben Erwägungen, welche ihn bewogen, die sämmtlichen Werften an der Weser zu übergehen und den ganzen Auftrag dem „Vulkan" zuzuwenden, führten ihn auch dahin, die Schnelldampfer in England bauen zu lassen. Da man Schnelldampfer in England vortheilhafter baut, so mußten die deutschen Werften zurückstehen. Die „Köln. Ztg." sieht es — im Widerspruch mit ihrer freihändlerischen Vergangenheit — als ganz natürlich an, daß der Lloyd die Kosten für die Bevorzugung des deutschen Verkäufers auf sich nimmt. Weshalb läßt man dem die Rheindampfer nach wie vor in Holland bauen? Weshalb machen denn die schutzzöllnerischen Rheinlande nicht selbst den Anfang mit der Befolgung solcher Grundsätze, indem sie bei ihrem Waarenverkehr mit dem Auslande den deutschen Häfen den Vorzug vor den ausländischen geben? Daß das kostspieliger, also irrationeller sei, können eben die, die dem Rheder und Schiffbauer die Verwendung deutschen Materials aus „nationalen" Gründen aufzwingen wollen, nicht einwenden. Der ausländische Hafen Antwerpen hat durch den Verkehr für deutsche Rechnung Bremen völlig überflügelt und Hamburg eingeholt. Bei der kleinsten Frachtdifferenz zu Gunsten Antwerpens oder Rotterdams wenden die Rheinlande, Westfalen 2c. den Verdienst ihres Verkehrs den fremden Häfen zu, ja unsere Kaufleute klagen, daß selbst bei gleichen Offerten häufig der Ausländer durch den deutschen Schutzzöllner bevorzugt würde."

— Mit Bezug auf die bekannten Vorgänge auf dem Friedhofe zu Frankfurt a. M. hat der dortige Magistrat dem Abg. Sabor folgenden Bescheid zugehen lassen:

Ew. Hochwohlgeboren erwidern wir auf das gefl. Schreiben vom 25. Juli ergebenst, daß wir eine genaue Untersuchung der in demselben erwähnten Vorfälle, soweit dabei städtische Angestellte in Betracht kommen, angeordnet haben. Es würde indessen nicht nur zur wesentlichen Förderung dieser Untersuchung gereichen, wenn Ew. Hochwohlgeboren diejenigen thatsächlichen Vorgänge, welche dem von Ihnen gefällten Urtheile zu Grunde liegen, „daß städtische Angestellte sich Brutalitäten in Wort und That zu Schulden kommen ließen", anführen und zugleich die Zeugen hierfür benennen wollten, sondern es darf dies im Hinblick auf die Schwere der von Ew. Hochwohlgeboren gegen städtische Bedienstete erhobenen Anschuldigungen diesseits auch erwartet werden.

Der Magistrat.
Heussenstamm.

Wie die „Frankf. Ztg." hört, wird dem Magistrat durch Herrn Dr. Eppstein, den Anwalt der bei der Friedhofsaffaire Betheiligten, das auf das Verhalten der Friedhofsaufseher bezügliche Material ungesäumt übersendet werden.

— Wie ein Telegramm aus Bremerhaven meldet, ist die deutsche Korvette „Stosch" am 5. Juli von Sydney in Mauritius eingetroffen. Die Korvette „Stosch" gehört zu dem Geschwader, welches sich in den ostafrikanischen Gewässern versammeln soll, um den deutschen Ansprüchen gegenüber den Sultan von Zanzibar den erforderlichen Nachdruck zu verleihen. Von Mauritius nach Zanzibar ist nur eine Reise von wenigen Tagen. Voraussichtlich werden in den nächsten Tagen noch weitere Nachrichten von der Ankunft deutscher Kriegsschiffe in den ostafrikanischen Gewässern eintreffen.

— Ueber die letzten Augenblicke des verstorbenen Philanthropen Sir Moses Montefiore wird berichtet: Sir Moses starb bei vollem Bewußtsein, ohne Schmerz, und sein Tod glich einem ruhigen, friedlichen Einschlafen. Er bat den stets um ihn weilenden Rabbiner Dr. Lewy, er möge die Sterbegebete verrichten und Montefiore betete dieselben mit lauter Stimme mit. Als das Gebet beendet war, rief der Sterbende: „Amen!", wendete sich auf die Seite und starb. Als unmittelbare Todesursache wird von den Aerzten eine Lungen-Kongestion angegeben. Seitdem der Philanthrop im vorigen Jahre seinen hundertsten Geburtstag gefeiert, war sein Zustand kein befriedigender. Die Aufregungen der außerordentlichen Ovationen, die demselben damals bereitet wurden, mögen wohl auch viel zur Verschlimme-

Feuilleton.

Die lenkbaren Luftschiffe.

(Schluß.)

Der Vortragende verbreitet sich nun über die Beobachtungen behufs Ermittelung der Windstärken, welche bekanntlich in verschiedenen Höhen gleichzeitig sehr verschieden sind. Der Druck einer Luftbewegung von 14 bis 16 Metern auf die vordere Ballonfläche wird der Konstruktion eines Ballonmotors zu Grunde gelegt werden müssen, mit dessen Hülfe thatsächlich ein Luftschiff während $\frac{2}{3}$ des Jahres sich willkürlich zu bewegen vermag.

Im Auftrage der französischen Regierung konstruirte Dupuy de Lôme im Jahre 1871 ein Luftschiff, welches durch 8 Menschen mittelst eines Schraubenpropellers bewegt werden sollte. Fast gleichzeitig mit Dupuy de Lôme baute Paul Hänlein aus Mainz in Wien seinen lenkbaren Ballon. Was diesen vor allen dagewesenen auszeichnet, ist die angestrebte, starre und nahe Verbindung zwischen dem Träger des Motors, der Gondel und dem Ballon. Der bedeutendste Schritt nach vorwärts lag wohl in dem Gedanken, das Füllungsgas selbst als treibendes Agens zu benutzen, als Motor eine Lenoir'sche Gasmaschine zu verwenden. Die Versuche mit diesem Ballon begannen am 13. Dezember in Brünn in Gegenwart vieler Fachmänner. Der Ballon wurde dabei an Stricken lose gehalten. Es ergab sich, daß er eine gewisse Eigengeschwindigkeit (Hänlein schätzt sie auf 5 M.) erhielt und folglich auch dem Steuer gehorchte. Leider setzte der damals eintretende Krach weiteren Versuchen ein Ziel. In Frankreich hatte inzwischen die Regierung zwar die Lust verloren, derartigen Experimenten fernere Zuschüsse zu Theil werden zu lassen, die äronautische Gesellschaft in Paris erhielt jedoch neue Impulse, als es Gambetta gelang, für das durch Thiers gleich nach dem Kriege ins Leben gerufene Etablissement für Militär-Aeronautik zu Meudon eine Summe von 200,000 Franks durchzusetzen, welche besonders zu Versuchen über die Lenkbarkeit der Aerostaten verwendet werden sollten.

Diese Gesellschaft hat heute die Aeronautik in Frankreich wissenschaftlich und praktisch in solcher Weise ausgebildet, daß unsere Nachbarn im Falle eines Krieges mit vorzüglichem geprüften Material und vor Allem mit einer großen Anzahl gutgebildeter Aeronauten versehen sind.

Der Ingenieur Gastan Tissandier führte 1880 den Versuch aus, die Propellerschraube des Luftschiffes mittelst eines Elektromotors zu treiben. Sein Modell funktionirte ganz vorzüglich; es hatte eine von Trouvé konstruirte kleine Dynamo-Maschine von nur 220 Gramm Gewicht, welche ihre Kraft aus 2—3 Plante'schen Sekundärbatterien, deren jede 500 Gramm wog, schöpfte. Die glücklichen Versuche ermuthigten ihn zu einer Ausführung im Großen. Er baute einen Ballon von 9,20 Meter Durchmesser und 28 Meter Länge in der Spindelform Dupuy de Lôme's und brachte in einer käfigförmigen Gondel aus Bambusholz, welche ähnlich wie bei Giffard's Versuch (1855) ziemlich locker unter der Gondel hing, seinen Motor an.

Der Versuch zeigte eine Wirkung gegen die Windrichtung, sobald alle Elemente in Thätigkeit waren. Der starke Strom erwies sich jedoch nicht konstant und der Aerostat mußte in Folge dessen mit dem Nachlassen der Kraft dem Laufe der Windrichtung wieder Folge leisten.

Den Hauptleuten Renard—Krebs gebührt das Verdienst, zum ersten Mal einen freien Aerostaten willkürlich in der Luft bewegt zu haben, in der Weise, daß sie eine vollkommen geschlossene Linie in Form einer 8 beschrieben, welche ihren Anfangs- und Endpunkt auf demselben Flecke im Etablissement zu Meudon hatte. Die französischen Berichte bauschten natürlich alles nach ihrer Art über die Maßen auf und verwischten dadurch bei verständigen Menschen das Interesse, welches die erste Nachricht geschaffen hatte, weil sich bald darauf zeigte, daß bei stärkerem Winde der Aerostat das Schicksal seiner Vorgänger theilte. Es wäre aber falsch, ihn deshalb ad acta zu legen.

Die Beschaffenheit des Motors wird leider sekret gehalten; es steht indeß fest, daß es eine Dynamomaschine ähnlich der Tissandier'schen ist, welche durch 32 bedeutend kräftigere Elemente getrieben wird. Es ist wahrscheinlich, daß es Chlorsilber-Elemente sind, denn nach französischen Angaben, die auf diese passen, sind sie sehr theuer, sehr schwer und arbeiten nur eine bestimmte Zeit. In unbewegter Luft soll der Ballon eine Geschwindigkeit von 8—9 Meter erlangen, und das erscheint glaubwürdig, wenn man berücksichtigt, daß er bei ziemlicher Windstille unten in einer Höhe von 300 Metern eine Geschwindigkeit von 6,4 M. pro Sekunde erreicht hat.

Was den Renard-Krebs'schen Ballon so sehr von allen anderen französischen unterscheidet, ist eine vollständige Aenderung der Grundprinzipien des Baues. Sie sind von der symmetrischen Ballonform und der tiefen Gondel-Aufhängung, von Giffards Basis vollkommen abgewichen und haben sich mehr an die in Deutschland maßgebenden Grundsätze für lenkbare Ballons angelehnt. Dahin gehört insbesondere die innige starre Verbindung zwischen Gondel und Ballon, sowie die unsymmetrische Form des letzteren. Thatsache ist, daß man in Meudon vor der Einführung des elektrischen Motors sich mit Versuchen mit einem Gasmotor beschäftigte, dessen Idee man von Deutschland hergenommen hat. Dieser Gasmotor kann kein anderer als der von Hänlein 1874 erfundene sein. Es ist auffallend, welche Aehnlichkeit zwischen diesen und dem Meudoner Ballon besteht.

Neu und praktisch ist indeß die Anbringung der Propellerschraube am Vordertheil und die Verwendung eines körperlich oktaederartigen Steuerruders.

Die bekannten und wichtigen Fahrten lenkbarer Luftschiffe haben hiermit vorläufig ihren Abschluß gefunden. Alle Experimente beweisen, daß es nur eines kräftigen geeigneten Motors bedarf, um endlich Herr über die Atmosphäre zu werden; sie beweisen ferner, daß die zu Grunde gelegten Angaben über die während des größten Theils des Jahres vorhandenen Windgeschwindigkeiten zu niedrige waren.

rung seines Befindens beigetragen haben. Er selbst pflegte oftmals heiter zu seinen Freunden zu sagen: „Ich habe meinem Leben ein neues Konto eröffnet, doch das Geschäft florirt nicht. Ich muß jetzt, was mir am schmerzlichsten fällt, sogar die heiligsten Gebete sitzend verrichten.“ Seinem Arzte, Dr. Woodman, antwortete Montefiore stets auf die Frage nach seinem Befinden: „Wie es mir geht, muß ich von Ihnen hören; ich bin in letzterer Zeit sogar zu schwach, um Schmerzen zu empfinden.“ Das letzte Anzeichen von Interesse an der Welt gab Montefiore anläßlich der Vermählung der Prinzessin Beatrice. Das silberne Kaffee-Service, das er der Braut zum Geschenk machte, mußte zu seinem Lehnstuhle gebracht werden, Stück um Stück nahm er in die Hand, um es prüfend zu betrachten. Hierbei lispelte er mit schwacher Stimme: „Meine gute gnädige Königin hat den Schmerz erlebt, ihren jüngsten Sohn zu verlieren, darum sei der Herr gepriesen, der jetzt wieder einen Freudenstrahl ihr Haus verklären läßt.“ Zahlreiche Beileids-Telegramme sind bereits von allen Seiten eingegangen. In der Stadt Ramsgate wie im Hafen wurden rasch Embleme der Trauer entfaltet. Das Rathhaus von Ramsgate wird schwarz drapirt, und der Bürgermeister hat seine Absicht kundgegeben, die Einwohner zu ersuchen, am Begräbnißtage ihre Läden zu schließen. Die Testamentsvollstrecker des Dahingeschiedenen sind sein Neffe Herr Joseph Sebag, Lord Rothschild, Mr. A. Cohen, königlicher Justizrath und Parlamentsmitglied, sowie Dr. Loewe, der deutsche Sekretär Montefiore's. Das Begräbniß findet heute Nachmittag um zwei Uhr statt, und zwar in dem Mausoleum zu Ramsgate, welches Montefiore für seine verstorbene Gattin errichten ließ.

— Im ganzen Königreich Sachsen wird, wie der Finanzminister von Könneritz soeben in Ausführung eines vom Landtage im vorigen Jahre genehmigten Gesetzes angeordnet hat, auf allen fiskalischen Straßen und Brücken die Erhebung des Chaussee und Brückengeldes am 31. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, eingestellt. Es wäre zu wünschen, meint die „Voss. Ztg.“, daß auch die mitteldeutschen Kleinstaaten, besonders die thüringischen Fürstenthümer, endlich einmal dem zuerst von Preußen vor 10 Jahren gegebenen Beispiele folgten und der Belästigung des Verkehrs ein Ende machten.

— Der friedlichen Rede Lord Salisbury's im Mansionhouse scheinen von russischer Seite amtliche Kundgebungen gefolgt zu sein, welche darin gipfeln, daß man in Petersburg einer baldigen praktischen Bethätigung der englischen Friedensliebe entgegensehe, da der gegenwärtige Zustand der Schwebe an der turkmenisch afghanischen Grenze an und für sich ein gefährlicher sei. Wie heute aus London telegraphirt wird, hat nämlich Lord Salisbury gestern von dem Botschafter Thornton eine Depesche in Betreff der Zulfikarfrage empfangen. Die „Morning Post“ will wissen, der Minister v. Giers habe dem Botschafter Thornton versichert, der Kaiser von Rußland sei der Meinung, daß eine schleunige Lösung der afghanischen Grenzfrage von größter Wichtigkeit im Interesse des Friedens sei, der ihm eben so sehr am Herzen liege wie den übrigen europäischen Mächten.

In Petersburg scheint allmälig eben der Verdacht aufzutauchen, als ob die englische Regierung durch Hinziehen der Verhandlungen über den Zulfikar-Paß Zeit gewinnen wollte, sich inzwischen im südlichen Afghanistan festzusetzen und die dortigen Eisenbahnbauten bis zum kommenden Herbste thunlichst zu fördern. Laut einer telegraphisch bereits mitgetheilten Erklärung Lord Churchill's in der gestrigen Unterhaussitzung hat die Regierung die Fortführung der Eisenbahn von Quetta (in Beludschistan) bis zum Tschela-Paß im südlichen Afghanistan fest beschlossen. Der Tschela-Paß liegt zwischen Quetta und Kandahar, und zwar im letzten Drittel des Wegs; der Bahnbau in jener Gegend würde daher ein Abkommen mit dem Emir Abdulrahman voraussetzen, ebenso wie die Errichtung eines befestigten englischen Lagers im Pischin-Thale, d. h. im südlichen Afghanistan gegenüber von Quetta. Daß die Errichtung eines solchen Lagers von der indischen Regierung beschlossen sei, und daß General Mac Gregor nach Quetta gehen werde, um ein geeignetes Terrain auszusuchen, wird dem „Reuter'schen Bureau“ aus Simla gemeldet und hat viele Wahrscheinlichkeit für sich, da die beim Bahnbau in Afghanistan beschäftigten Ingenieure 2c. eine Bedeckung und eine Zufluchtsstätte nöthig haben werden

Die Wahlentziehungsbill hat trotz ihrer Abänderung durch die Mehrheit des Unterhauses zu keinen Differenzen zwischen diesem und dem Oberhause geführt. Das letztere hat die Bill in ihrer amendirten Gestalt angenommen.

Ausland.

London, 29. Juli. Die „Daily News“ veröffentlicht die Erlebnisse des Paters Luigi Bononi während seiner mehrjährigen Gefangenschaft im Lager des Mahdi in El Obeid. Bononi war das Haupt der italienischen Mission in El Obeid und wurde nach der Einnahme dieses Platzes seitens des Mahdi am 17. Januar 1883 sammt den übrigen Europäern gefangen genommen. Der Mahdi bedrohte sie mit dem Tode, falls sie nicht den mohamedanischen Glauben annähmen, aber trotz ihrer standhaften Weigerung schenkte er ihnen das Leben, gab sie jedoch dem fürchterlichsten Elend Preis. Die Schwächeren unterlagen schließlich dem Hunger und der grausamen Behandlung, die ihnen zu Theil wurde. Die Nonnen wurden in die Sklaverei geschleppt. Drei derselben traten schließlich zum Islam über, um den Beschimpfungen zu entgehen, denen sie ausgesetzt wurden. Die interessantesten historischen Punkte in Pater Bononi's Erzählung sind seine Angaben, daß die Führer des unglücklichen Generals Hicks im Solde des Mahdi standen und dessen Armee in einen Hinterhalt lockten; ferner daß der Mahdi über jede Bewegung der Engländer vollkommen gut unterrichtet war. Als die Engländer im Anmarsche gegen Khartum waren, stand es schlimm in El Obeid. Bononi erzählt: „Hungersnoth herrschte in der Stadt und die Pocken grassirten. Die Araber gruben thatsächlich die vor Jahren verscharrten Thierreste aus, um ihren Hunger damit zu stillen. Getreide war wenig vorhanden; ein Ardeb wurde mit 50 Realen bezahlt. Viele Kaufleute hatten vor ihrer Flucht aus Obeid ihren Gummi in der Erde vergraben. Dieser wurde, obwohl er in Fäulniß übergegangen, ausgegraben und von Hunderten gegessen. Entsetzen ergriff die Araber, als die Kunde von Ihrem (der Engländer) Siege bei Abu Klea und Metemma anlangte. Ihr wurdet als unüberwindlich betrachtet, und die Araber schlugen es rund ab, in Waffen gegen die Briten zu erscheinen. Im Falle ihres Vorrückens beabsichtigte die ganze Armee, in das Gebirge und die Wüste zu flüchten, so daß Ihr nach Khartum oder sonst wohin hättet gehen können, ohne auf den mindesten Widerstand zu stoßen. Aber jede einzelne Bewegung der Briten, selbst ihre Absichten, wurden ausspionirt und rasch berichtet. Ihr waret von Spionen umgeben und sie wohnten unter Euch. So kam es, daß Eure Absicht, das Spiel aufzugeben, rasch bekannt wurde, und die Araber faßten Muth, nachdem sie sich vorher in einer vollkommenen Panik befunden. „Die Engländer retiriren!“ diese Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer durch ganz Kordofan.“

Stettiner Nachrichten.

Stettin, 1. August. An der gestrigen Börse lag folgendes Schreiben der königl. Eisenbahn-Direktion in Berlin an die Vorsteher der Kaufmannschaft auf: „Den Herren Vorstehern theilen wir in Verfolg der mündlichen Verhandlung auf dem dortigen Dunzig-Bahnhofe am 24. d. Mts. ergebenst mit, daß wir zu dem Tarif für die Benutzung der Quai- und Bahnanlagen des Dunzig-Bahnhofes in Stettin an die diesseitigen Dienststellen eine Deklaration erlassen haben, inhaltlich deren mit Gültigkeit vom 1. August d. J. bei Wiederaufgabe eines wasserwärts eingegangenen Lokoguts in ein am Dunzig anliegendes Schiff (§ 1 Absatz 3 des Reglements) für die zweite Abfertigung, falls hierbei eine nochmalige Verwiegung nicht beantragt wird, nur die Hälfte der Abfertigungsgebühr in Ansatz kommt. Dem dortigen Magistrat lassen wir gleiche Mittheilung zugehen.“

— Anläßlich des Todes des großen englischen Philanthropen Moses Montefiore findet heute Vormittag in der hiesigen Synagoge eine Gedenkfeier statt.

— Landgericht. Ferien-Strafkammer. Sitzung vom 31. Juli. — Der Gärtner Karl Müller zu Werder bei Swinemünde war mit der Tochter des Schuhmachers Wentzel daselbst verehelicht, sie lebten jedoch zusammen in stetem Unfrieden und gingen schließlich auseinander. Das aus der Ehe stammende 3 Jahre alte Kind blieb Anfangs bei dem Vater, später wurde es jedoch auf Beschluß des Amtsgerichts zu Swinemünde der Mutter zur weiteren Erziehung überwiesen. Am 2. Juni d. J. traf Müller seine Schwägerin mit seinem Kinde auf der Straße, er entriß derselben das Kind und versetzte der Schwägerin einen Hieb ins Gesicht. Mit dem Kinde entlief er in den nahen Wald, wurde jedoch von seiner Frau und seinem Schwiegervater verfolgt. Als Müller dies bemerkte, gab er auf seine Verfolger zwei Schüsse aus einem Terzerol ab, er wurde trotzdem eingeholt und schlug nun mit dem Schaft des Terzerols nach seinem Schwiegervater, wodurch derselbe nicht unerhebliche Verletzungen am Kopf davontrug, sodann entlief er unter Zurücklassung seines Kindes. Heute hatte sich Müller wegen dieser Affaire zu verantworten und die oben genannten Familienglieder traten gegen ihn als Belastungszeugen auf, Müller wurde auch für schuldig befunden und zu 6 Monaten Gefängniß verurtheilt.

Wegen eines am 8. August v. J. auf der Ziegelei zu Rollberg verübten Diebstahls einer Uhr nebst Kette trifft den Ziegeleiarbeiter August Radloff eine Gefängnißstrafe von 4 Monaten.

Die verehel. Eisenbahnbeamte Anna Marie Gottschalk, geb. Roloff, hatte bei der Handelsfrau Emma Stark, geb. Köhler, zu Bredow eine Schuld von 56 Mark. Da Letztere die Summe nicht eintreiben konnte, suchte sie sich auf andere Weise schadlos zu halten. Sie begab sich mit der Gottschalk in ein hiesiges Möbelgeschäft und Frau G. entnahm von dort auf Leihkontrakt Möbeln im Werthe von 117 Mark gegen eine Anzahlung von 21 Mark, welche Frau Stark hergab. Die Möbeln wurden in die Stark'sche Wohnung geschafft, später aber die ausgemachten Abschlagezahlungen von Frau G. nicht inne gehalten. Der Möbelhändler schrieb nun an den Mann der G., erhielt von diesem aber den Bescheid, daß derselbe keine Kenntniß von dem Geschäft gehabt habe und es stellte sich heraus, daß die beiden Frauen den auf dem Leihkontrakt unterzeichneten Namen des Mannes der G. von einem Dritten hatten anfertigen lassen. Deshalb wurde gegen Frau Stark und Frau Gotschalk Anklage wegen Urkundenfälschung erhoben und mit Rücksicht auf die Raffinirtheit der ganzen Handlung wurde gegen jede der beiden Angeklagten auf 3 Monate Gefängniß erkannt.

— Außer dem vorgestern im „Vulkan“ vom Stapel gelaufenen Dampfer „Kaiser Wilhelm“ sind noch zwei andere, „Großherzog Friedrich Franz“ und „König Christian“, für die neue Postverbindung Rostock—Kopenhagen erbaut. Die Dampfer haben 750 indizirte Pferdekraft und machen 14 Knoten. Diese Route kürzt die Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen, welche bisher über Hamburg—Kiel—Korsör ging und 19 Stunden in Anspruch nahm, auf 12 Stunden ab, stellt also einen ganz eminenten Fortschritt dar. Um sie ins Leben zu rufen, waren erforderlich: der Bau einer Eisenbahn von Neustrelitz über Waren nach Rostock (125 Km.) zur Abkürzung des bisherigen Umweges über Neubrandenburg bez. über Hagenow; sodann der Bau einer Bahn von Rostock bis unmittelbar ans Meer bei Warnemünde, ferner die Vergrößerung und Vertiefung der Hafenanlagen in Warnemünde, Verlängerung der Molen, Herstellung eines genügend tiefen und breiten Bassins für die Postdampfer unmittelbar neben dem Bahnhofe u. s. w.; auf dänischer Seite die Herstellung der schnellsten Ueberfahrten von Vordingborg über den Masnedsund nach Falster, der Bau einer Eisenbahn von Nykjöbing bis an die äußerste Südspitze der Insel Falster bei Kroghage, endlich die Anlegung eines Postdampfschiffhafens an letzterem Orte. Zwischen Kroghage und Warnemünde sollen nun die obengenannten drei Postdampfer die Verbindung unterhalten, und zwar wird die Ueberfahrt in zwei Stunden erfolgen, täglich einmal, später zweimal. Alle nach Obigem erforderlichen Vorbereitungen müssen zufolge der zwischen der Reichspostverwaltung und der dänischen Postverwaltung sowie dem deutsch-nordischen Lloyd abgeschlossenen Verträge dergestalt fertig gestellt werden, daß der Dienst auf der neuen Linie mit dem 1. Juli 1886 beginnen kann. Auf deutscher Seite sind dieselben soweit vorgerückt, daß der Betrieb schon zum 1. April beginnen könnte. Die innere Ausstattung der Schiffe wird bereits im September beendet, und es werden dieselben noch im Herbst von Stettin nach Warnemünde übergeführt werden. Es ist dies um so erwünschter, als auf den Werften des Vulkan für den Bau der sechs Postdampfer der ostasiatischen und australischen Linie, welche der Bremer Lloyd in Bestellung gegeben hat, Platz geschafft werden muß.

— Das Komitee für die in den Tagen vom 16. bis 20. August in unserer Stadt tagende XXVI. Haupt-Versammlung des Vereins deutscher Ingenieure erläßt einen Aufruf an die Einwohner Stettins, durch welchen Letztere gebeten werden, zur Zeit der Versammlung leer stehende Zimmer mit Betten dem Komitee zur Verfügung zu stellen. Zugleich wird darin bemerkt, daß die Herren Ingenieure auf Luxus keinen Anspruch machen, sondern nur ein einfaches Zimmer mit Bett und des Morgens eine Tasse Kaffee erwarten. Anmeldungen nimmt Herr Ingenieur Engelbrecht, Deutschestraße 59, 1 Treppe entgegen.

— Das bekannte Restaurant „Zum großen Kurfürsten“ am Viktoriaplatz, bisher Herr Ivan Reuter gehörig, ist mit dem heutigen Tage in den Besitz des Herrn H. Ehrlich übergegangen.

Stimmen aus dem Publikum.

Während der Reisezeit wird Stettin von zahlreichen Touristen besucht, welche sich die Sehenswürdigkeiten unserer Stadt betrachten, dazu gehört in erster Reihe auch das Berliner- und das Königsthor, die beiden Denkmäler einer guten, alten und glücklichen Zeit. Durch Renovirung dieser Denkmäler hat sich die Stadt auch ein großes Verdienst erworben, aber vergeblich fragen wir uns, warum an dem Königsthor die eine Seite bereits seit dem Frühjahr d. J. den Blicken des Beschauers durch ein Gerüst verborgen ist. Man wird uns entgegnen, daß auch diese Seite renovirt wird. Aber wir halten diese Entgegnung nicht für stichhaltig, weil wir der Meinung sind, daß eine solche Renovation nicht ein halbes Jahr in Anspruch nehmen kann. So oft wir dort vorüberkamen, war stets nur ein Arbeiter beschäftigt. Sollte sich in Stettin nicht ein zweiter Mann finden, welcher befähigt wäre, an der Arbeit mitzuwirken und dadurch die Vollendung der Renovation zu beschleunigen???

K. K. K.

Kunst und Literatur.

Theater für heute. Elysiumtheater: „Die Dame mit den Kamelien.“ Drama in 5 Akten. Bellevuetheater: „Rochus Pumpernickel.“ Posse mit Gesang in 3 Akten.

Berlin, 31. Juli. In tiefer Trauer tritt das königliche Schauspielhaus in die Saison 1885—86. Karl Gustav Berndal, seit 31 Jahren der Liebling des Publikums des Schauspielhauses, dem er als geborener Berliner doppelt nahestand, ist in Bad Gastein nach kurzem Unwohlsein in der Nacht von gestern auf heute plötzlich gestorben. Sein Tod reißt in das Ensemble des genannten Kunstinstituts eine tiefe Lücke, die um so schwerer auszufüllen sein dürfte, als der Heimgegangene, genau vertraut mit den Aufgaben des Schauspielhauses und eng verwachsen mit den Künstlern und Künstlerinnen, die gleich ihm seit Jahren zu den Zierden desselben gehören, über ein selten großes Repertoir verfügte. Geboren am 2. November 1830 in Berlin, besuchte er erst das Friedrich-Wilhelmsgymnasium und später die königliche Realschule. Ein Schüler Hoppe's wurde er im Juli 1848 als Eleve des Hoftheaters angenommen. Allein schon ein Jahr später wurde er, des unbefugten Zischens im Theaterraum (mit Unrecht) angeklagt, aus dem Verband des Hoftheaters wieder entlassen. Er blieb zunächst, von Hendrichs und der Thomas dazu aufgemuntert, die sich seiner energisch annahmen, in Berlin und spielte fleißig in dem Liebhabertheater Urania, bis er 1851 von Woltersdorf, der ihn als „Posa“ gesehen hatte, nach Königsberg engagirt wurde. Später trat er in Stettin auf, gastirte 1853 am hiesigen königlichen Schauspielhaus, wurde im Mai 1854 erst auf drei, dann auf 10 Jahre und 1866 durch Kabinetsordre auf Lebenszeit engagirt. 1864 wurde er nach Hendrichs Abgang dessen Vertreter in den Heldenrollen. Seit 1856 war er mit der früheren Hofschauspielerin Johanna Hartmann verheirathet. 1870 wurde Berndal zum Nachfolger Laube's in der Direktion des Leipziger Stadttheaters gewählt, nahm aber die Wahl nicht an. Sein Repertoir umfaßte u. A. den Tell, Götz, Dunois, Burleigh, Oranien, Faust, Philipp, Butler, Professor Oldendorf, Graf Schönmark, Oswald Barnau 2c. 2c.

Vermischte Nachrichten.

— (Ferienreisen.) „Es wird Zeit, daß die Schule wieder anfängt!“ so hört man schon vielfach die glücklichen Eltern reiferer Jungen, natürlich sehr im Widerspruch mit den Anschauungen und Neigungen ihrer Söhne, sagen. Was es für ein gefährliches Ding um die Langeweile ist, wenn der Kopf seinen eigenen Ideen nachgeht, weil er nichts zu lernen braucht, dazu haben, wie die „Berl. Z.“ schreibt, drei Jungen im Alter von etwa 13 Jahren und sämmtlich Schüler in einer Klasse einer Berliner Gemeindeschule, einen hübschen Beitrag geliefert. Unter dem Einfluß der starken Hitze faßten sie den Entschluß, in die Welt zu gehen, zu welchem Zwecke der Eine ein Paar goldene Ringe seines Vaters bei einem Trödler versetzte. Mit dem Erlöse von 15 Mark bestritten die Drei zunächst die Kosten für ein Eisenbahnbillet nach Stettin und wanderten von dort zu Fuß nach Greifswald, die Eltern ohne jede Nachricht lassend. Von dort, wo der eine der Jungen eine Verwandte besuchen wollte, welcher Vorsatz indessen nicht zur Ausführung kam, sind die Drei wieder zu Fuß nach Berlin zurückgekehrt, und zwar nach zehntägiger Abwesenheit; aber in welchem Zustande! Ihre guten Anzüge, mit denen sie an einem Sonntage davongegangen waren, sind werthlose Lumpen, die Stiefeln und Strümpfe bis zur Unkenntlichkeit zerrissen, und die Bengel selbst sehen aus, mager und heruntergekommen, aber verbrannt von der Sonne, als ob sie ein Jahr lang in Kamerun gewesen wären. Nach einem wohlverdienten Willkommen in der Heimath erzählen sie nun ihre Erlebnisse auf der Landstraße, in Heuschobern und mit den Gendarmen; sie versichern — und man möchte ihnen glauben —, daß sie vom Wandern genug hätten.

Verantwortlicher Redakteur W. Sievers in Stettin

Telegraphische Depeschen.

Mannheim, 31. Juli. Der „Neuen Badischen Landesztg.“ zufolge hat die gestern Abend abgehaltene General-Versammlung des Heidelberger Schloßvereins mit großer Mehrheit beschlossen, sich gegen das jetzt vorliegende Projekt einer Drahtseilbahn nach dem Schloß und der Molkenkur zu erklären. In der zahlreich besuchten Versammlung wurde gegen die Abstimmung Protest erhoben.

Königstein i. Taunus, 31. Juli. Der König und die Königin von Rumänien werden am 15. August hier zum Kurgebrauch erwartet.

Bad Gastein, 31. Juli. Der Kaiser machte heute in Begleitung des Flügeladjutanten, Oberst-Lieutenant von Petersdorff, eine Promenade auf dem Kaiserwege; zum Diner sind heute keine Einladungen ergangen.

Petersburg, 31. Juli. Der Kaiser empfing gestern den diesseitigen Botschafter in Paris, Baron von Mohrenheim, welcher auf seiner Urlaubsreise hier eingetroffen ist.

Athen, 31. Juli. Die Deputirtenkammer vertagte sich bis zum Oktober, nachdem sie das Budget angenommen hatte.

Rom, 29. Juli. In der Provinz wird im Augenblicke von emsigen Vorbereitungen zu einer neuen und größeren militärischen Expedition nach dem Rothen Meer gesprochen und als deren nächstes Ziel mit aller Bestimmtheit Kassala bezeichnet. Obgleich die römischen Blätter darüber schweigen, scheint in der That irgend „etwas“ vorzugehen, was man noch nicht näher kennt. Erwägt man, daß sowohl Lord Salisbury als Depretis irgend eines wiederhallenden Erfolges bedürfen, um sich im Besitz der Regierungsgewalt zu erhalten, und daß Lord Salisbury auf keinen politischen Vortheil zu verzichten geneigt sein kann, welchen Lord Granville der Eitelkeit Mancini's erpreßt haben mochte, endlich daß ja Mancini selbst von heroischen Unternehmungen im herankommenden Herbste sprach, so darf man diese Gerüchte nicht unbeachtet lassen, obgleich der Laie von militärischen Vorbereitungen nichts sieht.

London, 30. Juli. Das Unterhaus hat bei der Einzelberathung der Bill betreffend die Einführung eines internen Six pence Telegrammtarifs sämmtliche Artikel unverändert angenommen, ein Amendement von Manners, wonach die Adresse nach wie vor bei der Berechnung außer Ansatz bleiben soll, wurde mit 108 gegen 62 Stimmen abgelehnt.